

DEUTSCHES REICH



AUSGEGEBEN AM

10. AUGUST 1940

REICHSPATENTAMT

# PATENTSCHRIFT

Nr 694 865

KLASSE 63c GRÜPPE 90

A 82733 II/63c



Max Junghänel in Eckersbach b. Zwickau, Sachs.,



ist als Erfinder genannt worden.

Auto Union A.-G. in Chemnitz

Stütze für Klappen, insbesondere für Kofferklappen von Kraftfahrzeugen

Patentiert im Deutschen Reiche vom 24. April 1937 ab

Patenterteilung bekanntgemacht am 11. Juli 1940

Gemäß § 2 Abs. 2 der Verordnung vom 28. April 1938 ist die Erklärung abgegeben worden,  
daß sich der Schutz auf das Land Österreich erstrecken soll

Die Erfindung bezieht sich auf Stützen für Klappen, insbesondere für Kofferklappen von Kraftfahrzeugen, bestehend aus zwei verschiebbar aneinandergelenkten Lenkern, die 5 in der nachstehenden Weise verriegelt, entriegelt und eingeknickt werden; verriegelt dadurch, daß ein Lenker beim Absinken der Klappe aus der bei größtmöglich geöffneter Klappe gestreckten Lage der Lenker vermit-  
10 tels eines an einer schrägen Führungsbahn gleitenden Führungsstiftes geschwenkt und am Ende der Schwenkbewegung an einem Widerlager festgelegt wird, entriegelt dadurch, daß die Lenker durch Anheben der  
15 Klappe wieder in die gestreckte Lage gebracht werden, eingeknickt durch Gleiten des Führungsstiftes an einer zweiten schrägen Führungsbahn. Diese bekannten Klappensstützen sind in der Herstellung umständlich  
20 und teuer, da der Führungsstift und die Führungsbahnen für sich besonders hergestellt und dann durch Hartlöten oder Schweißen mit den Lenkern verbunden werden. Außerdem treten bei derart aneinandergleitenden Teilen an den Kurven und den Eingriffs-  
25 stellen starke Abnutzungen auf, die infolge

des Verschleißes die richtige Arbeitsweise der Stütze in Frage stellen.

Nach der Erfindung ist die Klappenstütze wesentlich vereinfacht. Die Erfindung besteht darin, daß der Führungsstift aus einer Abbiegung eines gegenüber dem einen Lenker beweglichen Hebel besteht, die in ihrer einen Endlage beim Absinken der Klappe aus der gestreckten Lage der Lenker durch 35 Gleiten an der schrägen Führungsbahn auf der einen Seite des anderen Lenkers diesen schwenkt und gegen ein an dem einen Klappe teil angebrachtes Widerlager legt, während sie beim Wiederstrecken der Lenker in die 40 andere Endlage gelangt und in dieser beim Wiederabsinken der Klappe an der schrägen Führungsbahn auf der anderen Seite des anderen Lenkers gleitet und dadurch die Lenker einknickt.  
45

Weiter besteht die Erfindung darin, daß die Abbiegung des Hebel durch einen in der Bewegungsrichtung der Abbiegung liegenden Schlitz des zugehörigen Lenkers greift, gegen dessen Enden sie sich bei jedem Anheben der 50 Klappe und Strecken der Lenker durch die Einwirkung einer Hemmvorrichtung abstützt.

Die Zeichnung veranschaulicht die Erfindung an einem Ausführungsbeispiel, und zwar zeigt:

- 5 Abb. 1 eine Seitenansicht der Stütze bei geschlossener Klappe,
- 10 Abb. 2 eine Seitenansicht der Stütze bei geöffneter Klappe,
- 15 Abb. 3 eine Seitenansicht der Stütze beim Schließen der Klappe,
- 20 Abb. 4 eine Seitenansicht der Stütze beim Öffnen der Klappe und
- 25 Abb. 5 eine Darstellung einer Einzelheit nach Linie V-V der Abb. 1.

Nach Abb. 1 bis 5 ist an die Klappe 1 eines Koffers 2 an bei 3 gelenkig verbundenen Beschlagteilen 4 und 5 ein Lenker 6 mittels eines Gelenkes 7 angeschlossen. Der Lenker 6 bildet mit einem Lenker 8, der mittels eines Gelenks 9 an dem Beschlagteil 5 gelagert ist, 15 eine Schere, und zwar weist der Lenker 6 an dem ihn mit dem Lenker 8 verbindenden Drehgelenk 10 ein Langloch 11 auf, das ihm außer der Drehbewegung eine Längsbewegung ermöglicht. Das Drehgelenk 9 des Lenkers 8 trägt ein Steuerglied 12, das als Hebel ausgebildet ist und mit einer Abbiegung 13 in einem Schlitz 14 des Lenkers 8 geführt ist. Diese Abbiegung 13 kommt je nach der Bewegung der Klappe 1 mit Führungsbahnen 15 und 16, die am Ende des Lenkers 6 vorgesehen sind, in Berührung. Die Drehmöglichkeit des Hebels 12 ist gegenüber der des Lenkers 8 vermindert, indem, wie Abb. 5 zeigt, eine federnde Zwischenischeibe 17 auf 20 dem Drehzapfen 18 gelagert ist. An dem Beschlagteil 4 der Kofferklappe 1 ist ein Anschlagstift 19 vorgesehen, der bei geöffneter Klappe den Lenker 6 festlegt.

Die Vorrichtung arbeitet wie folgt:

Bei geschlossener Klappe 1 liegt die Abbiegung 13 am unteren Ende des Schlitzes 14 (vgl. Abb. 1). Bei der Öffnungsbewegung der Klappe nimmt der Lenker 6 den Lenker 8 mit, und dieser schleppt seinerseits den Steuerhebel 12 in die in Abb. 4 gezeigte Stellung nach. Bei der größtmöglichen Öffnungsstellung der Klappe zeigt der Lenker 6 mit dem Lenker 8 einen geradlinigen Verlauf, wobei der Zapfen des Drehgelenks 10 an das 25 gegen die Führungsbahnen 15 und 16 des Lenkers 6 gerichtete Ende seines Langloches 11 anschlägt. Beim Loslassen der Klappe gleitet die schräge Führungsbahn 16 auf der Abbiegung 13 des Hebels 12, und dabei knicken die Lenker 6 und 8 so weit ein, bis der Lenker 6 sich gegen den Anschlagstift 19 stützt.

Zum Schließen der Klappe wird diese kurz angehoben; dabei nehmen die Lenker 6 und 8 wieder eine gestreckte Lage ein. Bei dieser 60 Bewegung hat die Abbiegung 13 des Hebels 12 in dem Schlitz 14 ihre Lage verändert und ist in die in Abb. 3 gezeigte Lage gekommen. Beim Loslassen der Klappe gleitet nun die Führungsbahn 15 an der Abbiegung 13 entlang, und dabei werden die Lenker 6 und 8 zum Einknickern gebracht, wobei schließlich bei geschlossener Klappe sämtliche Teile die in Abb. 1 gezeigte Lage einnehmen.

70

#### PATENTANSPRÜCHE:

1. Stütze für Klappen, insbesondere für Kofferklappen von Kraftfahrzeugen, bestehend aus zwei verschiebbar aneinandergeknickten Lenkern, die in der nachstehenden Weise verriegelt, entriegelt und eingecknickt werden: Verriegelt dadurch, daß ein Lenker beim Absinken der Klappe aus der bei größtmöglich geöffneter Klappe gestreckten Lage der Lenker vermittels eines an einer schrägen Führungsbahn gleitenden Führungsstiftes geschwenkt und am Ende der Schwenkbewegung an einem Widerlager festgelegt wird, entriegelt dadurch, daß die Lenker durch Anheben der Klappe wieder in die gestreckte Lage gebracht werden, eingeknickt durch Gleiten des Führungsstiftes an einer zweiten schrägen Führungsbahn, dadurch gekennzeichnet, daß der Führungsstift aus einer 85 Abbiegung (13) eines gegenüber dem einen Lenker (8) beweglichen Hebels (12) besteht, die in ihrer einen Endlage beim Absinken der Klappe aus der gestreckten Lage der Lenker durch Gleiten an der schrägen Führungsbahn (16) auf der einen Seite des anderen Lenkers (6) diesen schwenkt und gegen ein an dem einen Klappenteil (4) angebrachtes Widerlager (19) legt, die beim Wiederstrecken der 100 Lenker in die andere Endlage gelangt und in dieser beim Wiederabsinken der Klappe an der schrägen Führungsbahn (15) auf der anderen Seite des anderen Lenkers (6) gleitet und dadurch die Lenker einknickt. 105

2. Stütze nach Anspruch 1; dadurch gekennzeichnet, daß die Abbiegung (13) des Hebels (12) durch einen in der Bewegungsrichtung der Abbiegung liegenden Schlitz (14) des zugehörigen Lenkers (8) tritt, gegen dessen Enden sie sich bei jedem Anheben der Klappe und Strecken der Lenker (6, 8) durch Einwirkung einer Hemmvorrichtung (17) abstützt.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

